

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Untersuchungen zur Liberalisierung des Fernlinienbusverkehrs und seinen Auswirkungen auf den Schienenpersonenfernverkehr

Innerhalb Deutschlands gibt es bis auf Ausnahmen wie den Verkehr von und nach Berlin, der in der Zeit der Insellage West-Berlins entstand, oder Zubringerverkehren zu Flughäfen nahezu keinen Linienfernverkehr mit Omnibussen. Verantwortlich dafür ist der geltende Rechtsrahmen und nicht etwa fehlendes Potenzial für Fernlinienbusse. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht die Genehmigungspflicht für Buslinienverkehre vor (§ 2 Absatz 1 Satz 3 PBefG). Die Genehmigung ist von den Genehmigungsbehörden zu versagen, wenn der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann (§ 13 Absatz 2 Satz 2a PBefG) oder der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben übernehmen soll, die vorhandene Unternehmer oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen (§ 13 Absatz 2 Satz 2b PBefG). In der Regel folgten Genehmigungsbehörden bei Anträgen für Fernbuslinien der Argumentation der Deutschen Bahn AG (DB AG), dass mit ihrem Angebot im Schienenpersonenfernverkehr der Verkehr befriedigend bedient werden könne und der Fernlinienbus keine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung darstelle, und lehnten die Anträge ab. Vorstöße zur Erleichterung von Fernlinienbusverkehren sind in der Vergangenheit erfolglos geblieben. Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP steht: „Wir werden Busfernlinienverkehr zulassen und dazu § 13 PBefG ändern.“

Eine Liberalisierung der Fernlinienbusverkehrs hätte auch Auswirkungen auf den Schienenpersonenfernverkehr. Der Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP enthält auch für diesen Bereich einen Prüfauftrag: „Wir werden die Vorschläge zur Einführung eines Deutschlandtaktes im Schienenpersonenverkehr einer sorgfältigen Überprüfung unter Beteiligung der Länder unterziehen.“ Von daher ist von Interesse, ob und inwieweit eine Wechselwirkung zwischen der Liberalisierung des Fernlinienbusverkehrs und der Einführung eines Deutschlandtaktes untersucht worden ist.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Sind vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) Untersuchungen durchgeführt worden bzw. werden Untersuchungen durchgeführt, oder ist die Durchführung von Untersuchungen geplant, in denen Auswirkungen von Liberalisierungsszenarien für den Fernlinienbusverkehr betrachtet werden?

2. Wann werden Ergebnisse aus derartigen Analysen gegebenenfalls vorliegen, wann ist eine Weiterleitung an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages und wann ist eine allgemeine Veröffentlichung geplant?
3. Wird für derartige Untersuchungen auf Ressourcen der Bundesregierung bzw. auf Ressourcen von Organisationen im Einflussbereich der Bundesregierung zurückgegriffen, oder wird hierfür auf externe (Beratungs-)Unternehmen o. Ä. zurückgegriffen (bzw. ist dieses erfolgt oder geplant)?
4. Welche Liberalisierungsszenarien werden in derartigen Untersuchungen betrachtet (bzw. was ist diesbezüglich erfolgt oder geplant)?
5. Werden in derartigen Untersuchungen die Auswirkungen von Liberalisierungsszenarien auf die Wohlfahrt, auf die Verkehrsleistung im Allgemeinen, auf die Verkehrsleistung im motorisierten Individualverkehr (MIV), auf die Verkehrsleistung der Bahn, auf die wirtschaftliche Situation der DB AG, auf die Einnahmesituation von Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs untersucht (bzw. sind derartige Auswirkungsanalysen erfolgt oder geplant) (bitte bezüglich sämtlicher Auswirkungsbereiche gesondert antworten)?
6. Werden Auswirkungsanalysen bezüglich welcher anderer Bereiche durchgeführt (bzw. ist dies erfolgt oder geplant)?
Werden derartige Analysen in qualitativer und/oder in quantitativer Form durchgeführt (bzw. ist dies erfolgt oder geplant) (bitte bezüglich sämtlicher Auswirkungsbereiche gesondert antworten)?
7. Ist in derartigen Untersuchungen auch der Einbezug von Omnibussen in die Mautpflicht auf den Autobahnen untersucht worden, bzw. ist dies geplant?
8. Sind in diesem Zusammenhang etwaige Verdrängungswirkungen einer Mautpflicht auf das nachgeordnete Straßennetz betrachtet worden?
9. Welche durchschnittlichen Mautsätze wären den typischerweise im Fernbusverkehr eingesetzten Bussen auf Basis der vom BMVBS beauftragten Wegekostenrechnung aufzuerlegen?
10. Welche Möglichkeiten stehen dem BMVBS oder anderer Behörden der Bundesregierung zur Verfügung, derartige Analysen in quantitativer Form durchzuführen?
11. Wie schätzt die Bundesregierung die Möglichkeiten ein, derartige Analysen durch externe Beauftragungen (von Beratungsunternehmen, Forschungs-/Hochschulinstitutionen o. Ä.) durchführen zu lassen?
12. Wie beurteilt das BMVBS seine Kompetenzen und die zur Verfügung stehenden Ressourcen bzw. die Kompetenzen und Ressourcen von anderen Behörden der Bundesregierung zur Durchführung oder adäquaten Beauftragung und Betreuung derartiger Analysen?
13. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auswirkungen von Liberalisierungsszenarien auf die lokale/städtische Infrastruktur (Busbahnhöfe, zuführende Straßen, Haltestellen des Fernlinienbusverkehrs) und einen etwaigen Ausbaubedarf?
14. Beabsichtigt der Bund – abgesehen von gegebenenfalls relevanten Bundesfernstraßenfinanzierungen – Finanzmittel für Infrastrukturen des Fernlinienbusverkehrs bereitzustellen?
15. Welche Informationen liegen dem BMVBS darüber vor, in welchem Umfang die lokale/städtische Infrastruktur für den Fernlinienbusverkehr sich aus direkten Zahlungen der Nutzer finanziert und inwieweit sie sich aus öffentlichen Mitteln der Gebietskörperschaften (gegebenenfalls über zwischengeschaltete Unternehmen o. Ä.) finanziert?

16. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass einer Entscheidung über eine Liberalisierung des Fernlinienbusverkehrs umfassende Prüfungen der Auswirkungen einer solchen Entscheidung vorangehen müssen?
Wenn ja, bis wann sollen diese Prüfungen abgeschlossen sein?
Wenn nein, warum nicht?
17. Sind vom BMVBS Untersuchungen durchgeführt worden bzw. werden Untersuchungen durchgeführt, oder ist die Durchführung von Untersuchungen geplant, in denen Auswirkungen des so genannten „Deutschlandtaktes“ im Schienenverkehr betrachtet werden?
18. Wird für derartige Untersuchungen auf Ressourcen der Bundesregierung bzw. auf Ressourcen von Organisationen im Einflussbereich der Bundesregierung zurückgegriffen, oder wird hierfür auf externe (Beratungs-)Unternehmen o. Ä. zurückgegriffen (bzw. ist dieses erfolgt oder geplant)?
19. Welche Szenarien bezüglich eines Deutschlandtaktes werden in derartigen Untersuchungen betrachtet (bzw. was ist diesbezüglich erfolgt oder geplant)?
20. Wann werden Ergebnisse aus derartigen Analysen ggf. vorliegen, wann ist eine Weiterleitung an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages und wann ist eine allgemeine Veröffentlichung geplant?
21. Werden in derartigen Untersuchungen die Auswirkungen von Szenarien eines Deutschlandtaktes auf die Wohlfahrt, auf die Verkehrsleistung im Allgemeinen, auf die Verkehrsleistung im MIV, auf die Verkehrsleistung der Bahn, untersucht (bzw. sind derartige Auswirkungsanalysen erfolgt oder geplant) (bitte bezüglich sämtlicher Auswirkungsbereiche gesondert antworten)?
Oder werden Auswirkungsanalysen bezüglich anderer (welcher) Bereiche durchgeführt (bzw. ist dies erfolgt oder geplant)?
Werden derartige Analysen in qualitativer und/oder in quantitativer Form durchgeführt (bzw. ist dies erfolgt oder geplant) (bitte bezüglich sämtlicher Auswirkungsbereiche gesondert antworten)?
22. Welche Möglichkeiten stehen dem BMVBS oder anderen Behörden der Bundesregierung zur Verfügung, derartige Analysen in quantitativer Form durchzuführen?
23. Wie schätzt die Bundesregierung die Möglichkeiten ein, derartige Analysen durch externe Beauftragungen (von Beratungsunternehmen, Forschungs-/Hochschulinstitutionen o. Ä.) durchführen zu lassen?
24. Wie beurteilt das BMVBS seine Kompetenzen und die zur Verfügung stehenden Ressourcen bzw. die Kompetenzen und Ressourcen von Behörden der Bundesregierung zur Durchführung oder adäquaten Beauftragung und Betreuung derartiger Analysen?
25. Werden in gegebenenfalls erfolgten, stattfindenden oder geplanten Untersuchungen zum Deutschlandtakt bzw. zu Liberalisierungsszenarien im Fernbuslinienverkehr mögliche Interdependenzen zwischen der Einführung eines Deutschlandtaktes und Liberalisierungsszenarien im Fernbuslinienverkehr betrachtet?
26. Wann und in welcher Form hat das BMVBS bzw. eine Behörde des Bundes oder die Deutsche Bahn AG in den vergangenen zehn Jahren die Auswirkungen von infrastrukturellen (z. B. Projektbewertungen/-nachbewertungen BVWP-Maßnahmen) oder sonstigen verkehrspolitischen Maßnahmen auf den Schienenpersonenverkehr im Allgemeinen und den Schienenpersonenfernverkehr im Speziellen untersuchen lassen?

27. Sind derartige Analysen in qualitativer und/oder in quantitativer Form durchgeführt worden (bitte für alle erfolgten Untersuchungen einzeln beantworten)?

Auf welcher methodischen Basis sind derartige Analysen durchgeführt worden (bitte für alle erfolgten Untersuchungen einzeln beantworten)?

28. Ist für derartige Untersuchungen auf Ressourcen der Bundesregierung bzw. auf Ressourcen von Behörden des Bundes oder der Deutschen Bahn AG zurückgegriffen oder ist hierfür auf externe (Beratungs-)Unternehmen o. Ä. zurückgegriffen worden?
29. Welche Daten und Informationen hat das BMVBS bzw. eine andere Behörde des Bundes für derartige Untersuchungen von der DB AG erhalten (bitte detaillierte Darstellung für alle erfolgten Untersuchungen)?
30. Sind in entsprechenden Fällen die Daten und Informationen von der DB AG freiwillig zur Verfügung gestellt worden bzw. über welche rechtlichen Möglichkeiten verfügt die Bundesregierung, die DB AG zur Herausgabe derartiger Daten und Informationen zu bewegen?
31. Sind für derartige Untersuchungen Daten und Informationen von der DB AG an Auftragnehmer des BMVBS bzw. an Auftragnehmer einer anderen Behörde des Bundes übergeben worden (bitte detaillierte Darstellung)?
32. Sind in entsprechenden Fällen die Daten und Informationen von der DB AG freiwillig zur Verfügung gestellt worden?
- Haben in den entsprechenden Fällen die Daten und Informationen auch dem BMVBS bzw. anderen Behörden des Bundes vorgelegen bzw. hätten in den entsprechenden Fällen die Daten und Informationen auch an das BMVBS bzw. an die im Einflussbereich der Bundesregierung tätige Organisation weitergegeben werden können?
33. Inwieweit liegen der Bundesregierung z. B. die Daten der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) vor, die das Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH von der DB ML AG für die Erstellung seiner vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie geförderten Untersuchung Verkehrsmarkt 2030 erhalten hat?
34. In welcher Form gehen die Erkenntnisse der Studie Verkehrsmarkt 2030 des InnoZ in die derzeit stattfindende Überprüfung des Bedarfsplans Schiene ein?
35. Bestehen im BMVBS bzw. in der Bundesregierung Planungen, die Bereitstellung von entsprechenden Daten und Informationen durch den DB-Konzern zukünftig anders zu handhaben oder ggf. rechtliche Anpassungen bezüglich der Möglichkeiten zur Einholung derartiger Daten und Informationen durchzuführen?

Berlin, den 18. Juni 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion